Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5421**

19. Wahlperiode 01.11.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

A. Problem und Ziel

Die deutschen Fassungen der Richtlinien 2004/49/EG und 2008/57/EG wurden wegen Übersetzungsfehlern berichtigt (ABl. L 103 vom 22.4.2015, S. 11). Nunmehr sind die Begriffe „Regionalbahnen“ und „Regionalbahnsysteme“ nicht mehr in den Richtlinientexten enthalten. Diese Begriffe waren bislang als Ausnahmemöglichkeit vom Anwendungsbereich der Richtlinien aufgeführt. Deutschland hatte von dieser Ausnahmemöglichkeit Gebrauch gemacht, so dass nun die deutsche Regelung an die Berichtigung angepasst werden muss, zumal die Europäische Kommission dies zum Gegenstand zweier Vertragsverletzungsverfahren gemacht hat.

Bei der Auslegung des § 4 Absatz 3 Nummer 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind Zweifel aufgekommen, ob die technische Hilfeleistung an die mit der Sicherheitsbescheinigung ausgewiesene Betriebskategorie gebunden ist. Hier ist eine Klarstellung des Gesetzgebers erforderlich.

B. Lösung

Die Regelungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz, die über die Anwendung des umgesetzten europäischen Rechts entscheiden, werden an die berichtigten Richtlinien 2004/49/EG und 2008/57/EG angepasst. Die in diesen Richtlinien geregelten Ausnahmen zum Anwendungsbereich entsprechen den Regelungen aus dem 4. Eisenbahnpaket (Richtlinie (EU) 2016/797 und Richtlinie (EU) 2016/798), mit denen die Richtlinien 2008/57/EG und 2004/49/EG neu gefasst wurden.

Mit einer Ergänzung des § 7a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wird klargestellt, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig von der Art seiner Sicherheitsbescheinigung zu umfassender Hilfeleistung verpflichtet ist.

C. Alternativen

Zur Streichung der Begriffe „Regionalbahnen“ und „Netze des Regionalverkehrs“ aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz gibt es keine Alternativen, da sie nicht mehr in den Richtlinien enthalten sind. Die Ausschöpfung aller Ausnahmemöglichkeiten, die das EU-Recht bietet, ist die Variante, die am wenigsten die Eisenbahnen belastet. Deshalb wird von sämtlichen Ausnahmemöglichkeiten Gebrauch gemacht.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand von ca. 5,3 Millionen Euro; der zusätzliche Erfüllungsaufwand beläuft sich zunächst auf insgesamt ca. 1 100 Euro pro Jahr und ab 2025 auf insgesamt ca. 890 000 Euro. Zwei neue Informationspflichten mit Bürokratiekosten von rund 5 600 Euro einmalig und von rund 1 100 Euro jährlich sind im Erfüllungsaufwand enthalten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der einmalige Umstellungsaufwand auf Bundesebene beträgt ca. 1,8 Millionen Euro. Der zusätzliche Erfüllungsaufwand auf Bundesebene beläuft sich ab 2025 auf rund 350 000 Euro pro Jahr. Der voraussichtliche zusätzliche Personalmehrbedarf beläuft sich auf 5 Stellen beim Eisenbahn-Bundesamt. Der Mehrbedarf an Personal- und Sachmitteln soll finanziell im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

Auf Länderebene entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 70 000 Euro. Jährlich mindert sich der Erfüllungsaufwand auf Seiten der Länder um ca. 260 000 Euro. Für die Kommunen entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten durch Gebühren entstehen der Wirtschaft einmalig in Höhe von ca. 1,3 Millionen Euro und dann ab 2025 alle fünf Jahre in Höhe von ca. 1 Million Euro. Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 1. November 2018

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 971. Sitzung am 19. Oktober 2018 beschlossen, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 1

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes[1)]

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808; 2018 I S. 472) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) Die Absätze 19 und 20 werden aufgehoben.

   b) Die bisherigen Absätze 21 bis 23 werden die Absätze 19 bis 21.

2. Nach § 2a werden die folgenden §§ 2b und 2c eingefügt:

„§ 2b

Übergeordnetes Netz

(1) Das übergeordnete Netz als Teil des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist das regelspurige Eisenbahnnetz, ausgenommen

1. Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden;

2. Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum, die von ihrem Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden;

3. Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist;

4. Infrastrukturen, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

(2) Strecken der europäischen Schienenverkehrskorridore sowie Strecken mit unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz zählen zum übergeordneten Netz. Eine Strecke mit

[1)] Das Gesetz dient der Umsetzung von Artikel 1 Absatz 3 und 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44) und Artikel 2 Absatz 2 und 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

unmittelbarem Anschluss an ein ausländisches Netz liegt auch dann vor, wenn die Strecke geteilt ist, der an das ausländische Netz anschließende Teil der Strecke nicht eigenständig betrieben werden kann und die im Ausland anschließende Strecke nicht von der Anwendung des Gemeinschaftsrechts ausgenommen ist.

(3) Funktional getrennt nach Absatz 1 Nummer 1 bedeutet, dass in der Regel keine Züge zwischen dem übergeordneten Netz und dem davon funktional getrennten Netz übergehen. Das schließt nicht aus, dass

1. Züge aus dem funktional getrennten Netz in angrenzende Bahnhöfe des übergeordneten Netzes fahren und in diesen Bahnhöfen Gleise gemeinsam mit Zügen aus dem übergeordneten Netz genutzt werden,

2. in abgegrenzten Netzen für Stadtschnellbahnen (S-Bahnen), in denen neben Mischverkehrsstrecken Abschnitte mit spezifischen Abweichungen von allgemeinen Infrastrukturanforderungen ausschließlich von S-Bahn-Fahrzeugen bedient werden, S-Bahn-Fahrzeuge auch auf die Mischverkehrsabschnitte übergehen oder

3. Hybridfahrzeuge, deren technische Parameter den Einsatz in dem funktional getrennten Netz und dem übergeordneten Netz zulassen, regelmäßig für Zugfahrten zwischen diesen Netzen eingesetzt werden.

§ 2c

Zuordnung zum übergeordneten Netz

(1) Öffentliche Betreiber der Schienenwege haben der nach § 5 Absatz 1a zuständigen Behörde auf Verlangen die für die Zuordnung zum übergeordneten Netz im Sinne des § 2b erforderlichen Daten unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

(2) Die nach § 5 Absatz 1a zuständige Behörde entscheidet innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Vorschrift, bei Neubau sechs Monate nach Betriebsaufnahme über die Zuordnung der Eisenbahninfrastruktur eines öffentlichen Betreibers der Schienenwege zu dem übergeordneten Netz im Sinne des § 2b. Sie übermittelt unverzüglich dem betroffenen Betreiber eine Entscheidung, welche die dem übergeordneten Netz zugeordnete Eisenbahninfrastruktur beschreibt. Ist bereits eine Sicherheitsgenehmigung erteilt, so gilt die darin beschriebene Eisenbahninfrastruktur als dem übergeordneten Netz im Sinne des § 2b zugehörig; § 2b Absatz 1 bleibt unberührt.

(3) Änderungen der Umstände, die für die Zuordnung zum übergeordneten Netz entscheidend sind, hat der betroffene Betreiber der Schienenwege gegenüber der nach Absatz 1 zuständigen Behörde unverzüglich anzuzeigen. Die Behörde entscheidet von Amts wegen oder auf Antrag des Betreibers der Schienenwege erneut über die Zuordnung der Eisenbahninfrastruktur zum übergeordneten Netz.

(4) Die nach § 5 Absatz 1a zuständige Landesbehörde teilt bestandskräftige Entscheidungen über die Zuordnung nach Absatz 2 unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt mit.

(5) Das Eisenbahn-Bundesamt führt die von den Ländern gemeldeten Eisenbahninfrastrukturen des übergeordneten Netzes in einer Liste zusammen und ergänzt diese um die Eisenbahninfrastrukturen des übergeordneten Netzes der seiner Zuständigkeit unterliegenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Es hält die Liste auf dem neuesten Stand und stellt sie, gegen anonymen Zugriff geschützt, auf seiner Internetseite bereit.“

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

3. In § 4 Absatz 4 Satz 1 werden

   a) nach der Angabe „L 220 vom 21.6.2004, S. 16“ die Angabe „, L 103 vom 22.4.2015, S. 11“ eingefügt und

   b) die Wörter „Richtlinie 2009/149/EG (ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65)“ durch die Wörter „Richtlinie 2014/88/EU (ABl. L 201 vom 10.7.2014, S. 9)“ ersetzt.

4. In § 4b Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 werden

   a) nach der Angabe „ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1“ die Angabe „, L 103 vom 22.4.2015, S. 11“ eingefügt und

   b) die Wörter „Richtlinie 2014/38/EU (ABl. L 70 vom 11.3.2014, S. 20)“ durch die Wörter „Richtlinie 2014/106/EU (ABl. L 355 vom 12.12.2014, S. 42)“ ersetzt.

5. § 5 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1e Satz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Der einleitende Satzteil wird wie folgt gefasst:

      „Dem Bund obliegt für die Eisenbahnen im übergeordneten Netz, die Halter von hierauf verkehrenden Eisenbahnfahrzeugen und die für deren Instandhaltung zuständigen Stellen“.

      bb) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

      „6. die Überwachung der von öffentlichen Eisenbahnen festgelegten Regeln, die Anforderungen zur Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit enthalten und für mehr als eine Eisenbahn im übergeordneten Netz gelten;“.

      cc) Nummer 8 wird wie folgt gefasst:

      „8. die Erteilung, Aussetzung und Entziehung von Triebfahrzeugführerscheinen und die Überwachung des Fortbestehens der Erteilungsvoraussetzungen;“.

      dd) Nach Nummer 8 werden die folgenden Nummern 9 bis 11 eingefügt:

      „9. die

         a) Überwachung des Verfahrens zur Erteilung von Zusatzbescheinigungen über die Infrastruktur und die Fahrzeuge, die der Inhaber eines Triebfahrzeugführerscheins nutzen und führen darf (Zusatzbescheinigungen),

         b) Überwachung, ob die Erteilungsvoraussetzungen für Zusatzbescheinigungen fortbestehen, und die erforderlichen Aufsichtsmaßnahmen,

         c) Bearbeitung von Beschwerden im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung von Zusatzbescheinigungen;

      10. das Führen eines Triebfahrzeugführerscheinregisters;

      11. die Anerkennung oder Zulassung von

         a) Ärzten und Psychologen zur Tauglichkeitsuntersuchung und

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

b) Prüfern

für die Erteilung von Triebfahrzeugführerscheinen und Zusatzbescheinigungen und deren Überwachung sowie die Führung jeweils eines Registers hierüber;“.

ee) Die bisherige Nummer 9 wird die Nummer 12.

b) Absatz 6 wird aufgehoben.

6. § 7a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen vorbehaltlich des Absatzes 4 Satz 1 ohne

1. einheitliche Sicherheitsbescheinigung nach Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 oder

2. Sicherheitsbescheinigung nach Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 Satz 1 der Richtlinie 2004/49/EG

nicht am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnehmen. Auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen bis in einen Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes ohne Sicherheitsbescheinigung am Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Für die Teilnahme am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz mit Fahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, bedarf es keiner Sicherheitsbescheinigung.“

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„Im Rahmen einer Technischen Hilfeleistung nach § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 gilt eine Sicherheitsbescheinigung für den Personenverkehr auch als Sicherheitsbescheinigung für den Güterverkehr. Diese Regelung gilt auch umgekehrt.“

c) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Soweit ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilzunehmen beabsichtigt, bereits über eine in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union nach Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 Satz 1 der Richtlinie 2004/49/EG für gleichartige Eisenbahnverkehrsdienste erteilte Sicherheitsbescheinigung verfügt, darf es im Inland nur mit einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnehmen.“

7. § 7c Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Ohne Sicherheitsgenehmigung dürfen Betreiber der Schienenwege keine Eisenbahninfrastruktur im übergeordneten Netz betreiben.“

8. § 7d Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 wird das Wort „Bescheinigung“ durch das Wort „Zusatzbescheinigung“ ersetzt.

b) Im Satzteil nach Nummer 3 wird die Angabe „16“ durch die Angabe „15“ ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

9. § 28 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

   aa) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

   „1. entgegen § 2c Absatz 3 eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet,“.

   bb) Die bisherige Nummer 1 wird die Nummer 1a.

   cc) In Nummer 2 werden die Wörter „am öffentlichen Eisenbahnbetrieb“ durch die Wörter „am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz“ ersetzt.

   dd) In Nummer 2b werden die Wörter „öffentliche Eisenbahninfrastruktur“ durch die Wörter „Eisenbahninfrastruktur im übergeordneten Netz“ ersetzt.

   b) In Absatz 2 wird die Angabe „Nr. 5 und“ durch das Wort „Nummer“ ersetzt.

10. § 38 wird wie folgt geändert:

   a) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

   „(2a) Anordnungen nach § 5 Absatz 6 in der bis zum [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geltenden Fassung, bleiben bis zum [einsetzen: Angaben des Tages und Monats des Inkrafttretens dieses Gesetzes sowie der Jahreszahl des ersten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres] wirksam. Die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen haben bis zum [einsetzen: Angaben des Tages und Monats des Inkrafttretens dieses Gesetzes sowie der Jahreszahl des ersten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres] eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a Absatz 1 Satz 1 zu beantragen. Die Sicherheitsbescheinigung gilt im Falle rechtzeitiger Antragstellung bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt. § 7a Absatz 1 Satz 2 bleibt unberührt.“

   b) Die Absätze 5b und 5c werden wie folgt gefasst:

   „(5b) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bislang keiner Sicherheitsbescheinigung nach § 7a Absatz 1 bedurften, haben bei Zuordnung einer von ihnen genutzten Eisenbahninfrastruktur zum übergeordneten Netz innerhalb von zwölf Monaten nach Veröffentlichung der Entscheidung über die Zuordnung in der Liste nach § 2c Absatz 5 eine Sicherheitsbescheinigung zu beantragen. Die Sicherheitsbescheinigung gilt im Falle rechtzeitiger Antragstellung bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt.

   (5c) Betreiber der Schienenwege, die bislang keiner Sicherheitsgenehmigung nach § 7c Absatz 1 bedurften, haben bei Zuordnung ihrer Eisenbahninfrastruktur zum übergeordneten Netz innerhalb von zwölf Monaten nach Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über die Zuordnung, eine Sicherheitsgenehmigung zu beantragen. Die Sicherheitsgenehmigung gilt im Falle rechtzeitiger Antragstellung bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die deutschen Fassungen der Richtlinien 2004/49/EG und 2008/57/EG wurden wegen Übersetzungsfehlern berichtigt (ABl. L 103 vom 22.4.2015, S. 11). Nunmehr sind die Begriffe „Regionalbahnen“ und „Regionalbahnsysteme“ nicht mehr in den Richtlinientexten enthalten. Diese Begriffe waren bislang als Ausnahmemöglichkeit vom Anwendungsbereich der Richtlinien aufgeführt. Deutschland hatte von dieser Ausnahmemöglichkeit Gebrauch gemacht, so dass nun die deutsche Regelung an die Berichtigung angepasst werden muss, zumal die Europäische Kommission dies zum Gegenstand zweier Vertragsverletzungsverfahren gemacht hat.

Bei der Auslegung des § 4 Absatz 3 Nummer 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind Zweifel aufgekommen, ob die technische Hilfeleistung an die mit der Sicherheitsbescheinigung ausgewiesene Betriebskategorie gebunden ist. Es ist eine Klarstellung des Gesetzgebers erforderlich.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Regelungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz, die über die Anwendung des umgesetzten europäischen Rechts entscheiden, werden an die berichtigten Richtlinien 2004/49/EG und 2008/57/EG angepasst. Die in diesen Richtlinien geregelten Ausnahmen zum Anwendungsbereich entsprechen den Regelungen aus dem 4. Eisenbahnpaket (Richtlinie (EU) 2016/797 und Richtlinie (EU) 2016/798), mit denen die Richtlinien 2008/57/EG und 2004/49/EG neu gefasst wurden.

In § 7a wird eine Ergänzung vorgenommen, mit der klargestellt wird, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig von der Art der ihm erteilten Sicherheitsbescheinigung zur technischen Hilfeleistung verpflichtet ist.

Schließlich werden redaktionelle Änderungen vorgenommen.

III. Alternativen

Zur Streichung der Begriffe „Regionalbahnen“ und „Netze des Regionalverkehrs“ gibt es keine Alternativen, da sie nicht mehr in den Richtlinien vorkommen. Die Ausschöpfung aller Ausnahmemöglichkeiten, die das EU-Recht bietet, ist die Variante, die am wenigsten die Unternehmen belastet. Deshalb wird von sämtlichen Ausnahmemöglichkeiten Gebrauch gemacht.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a des Grundgesetzes) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 des Grundgesetzes) zu.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union und den völkerrechtlichen Verträgen vereinbar. Es setzt die Vorschriften von Artikel 1 Absatz 3 und 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 und Artikel 2 Absatz 2 und 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 um. Darüber hinaus konkretisiert es diese Vorschriften.

VI. Gesetzesfolgen

1. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar. Der Nachhaltigkeitsindikator „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ wird mit dem Gesetzentwurf positiv berührt: Durch die weitere Angleichung an die europäischen Vorschriften wird ein weiterer Beitrag geleistet, einen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen. Dieser führt zu einer Stärkung des Verkehrsträgers Schiene im intermodalen Wettbewerb und somit zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsträgers Eisenbahn. Dies führt dazu, dass der Schienenverkehr wettbewerbs- und zukunftsfähig ist. Zudem sichert der Schienenverkehr die Mobilität auf umweltschonende Weise.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

3. Erfüllungsaufwand

3.1 Für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

3.2 Für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand von ca. 5,3 Millionen Euro; der zusätzliche Erfüllungsaufwand beläuft sich zunächst auf insgesamt ca. 1 100 Euro pro Jahr und ab 2025 auf insgesamt ca. 890 000 Euro. Zwei neue Informationspflichten mit Bürokratiekosten von rund 5 600 Euro einmalig und von rund 1 100 Euro jährlich sind im Erfüllungsaufwand enthalten.

Zurverfügungstellung von Daten für die Zuordnung zum übergeordneten Netz					
§ 2c Absatz 1 AEG	**Fälle**	**Personalaufwand**		**Sachaufwand**	
(Informationspflicht)		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	20		5 600 €		
Erläuterungen:					
Nach § 2c Absatz 1 haben die öffentlichen Betreiber der Schienenwege auf Verlangen der zuständigen Behörde für die Entscheidung über die Zuordnung zum übergeordneten Netz, Daten zur Verfügung zu stellen. Das heißt nur dort, wo die Landesbehörden keine ausreichenden Angaben haben, werden Informationen von den Unternehmen benötigt. Die Landesbehörden kennen grundsätzlich die in ihre Zuständigkeit fallenden Unternehmen aus der Erteilung der Unternehmensgenehmigung					

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

nach § 6 und aus der Eisenbahnaufsicht. In Einzelfällen sind Nachfragen notwendig. Es wird daher geschätzt, dass Nachfragen bei rund 20 Unternehmen von ca. 160 nichtbundeseigenen Eisenbahnen gestellt werden. Es ist davon auszugehen, dass im Rahmen der Zuordnung durch die Landesbehörden zur Sachverhaltsermittlung für das Zusammenstellen und die Übersendung der Informationen durchschnittlich 10 Stunden Aufwand erforderlich sind. Nach Buchstabe H des Anhangs VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand aus November 2017 werden die durchschnittlichen Lohnkostensätze in Höhe von 28,10 € pro Stunde zugrunde gelegt. Daher ergibt sich folgender einmaliger Erfüllungsaufwand: 20 Unternehmen x 10 h x 28,10 €/h = 5 620 €.

Anzeige von Änderungen der Umstände betreffend die Zuordnung zum übergeordneten Netz					
§ 2c Absatz 3 AEG	**Fälle**	**Personalaufwand**		**Sachaufwand**	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
(Informationspflicht)	8	1 100 €			

Erläuterungen:

Es wird davon ausgegangen, dass jährlich durchschnittlich ca. 8 Anzeigen nach § 2c Absatz 3 über Änderungen der Umstände, die für die Zuordnung zum übergeordneten Netz entscheidend sind, eingehen. Für das Zusammenstellen der Informationen und die Übersendung ist durchschnittlich ein Aufwand von ca. 5 Stunden erforderlich. Der durchschnittliche Lohnkostensatz der Wirtschaft beträgt 28,10 € pro Stunde (s. o. Anhang VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand). Daraus ergibt sich folgender jährlicher Erfüllungsaufwand:
8 Anzeigen x 5 h x 28,10 €/h = 1 124 €.

Beantragung der Sicherheitsbescheinigung					
§ 7a Absatz 1 AEG	**Fälle**	**Personalaufwand**		**Sachaufwand**	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	210	ab 2025 890 000 €	5 330 000 €		

Erläuterungen:

Nach § 7a Absatz 1 müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnehmen, eine Sicherheitsbescheinigung haben. Aufgrund der Ausweitung des Anwendungsbereichs auf das übergeordnete Netz benötigen voraussichtlich 210 Eisenbahnverkehrsunternehmen erstmals eine Sicherheitsbescheinigung. Es wird davon ausgegangen, dass geschätzt 70 % der derzeit 300 Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Sicherheitsbescheinigung auf dem übergeordneten Netz verkehren. Nach bisheriger Rechtslage bestand keine Sicherheitsbescheinigungspflicht, weil diese als nur im Inland verkehrende Regionalbahnen eingestuft waren.

Für die Antragstellung der Sicherheitsbescheinigung und die Erstellung und Pflege des Sicherheitsmanagementsystems wird ein hohes Qualifikationsniveau vorausgesetzt. Es werden die Lohnkosten, die Buchstabe H des Anhangs VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand enthält, zugrunde ge-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

legt. Für ein hohes Qualifikationsniveau im Verkehrsbereich belaufen sich die Lohnkosten auf 63,40 € pro Stunde.

A. Einmaliger Umstellungsaufwand

Der Verwaltungsaufwand für die erstmalige Beantragung einer Sicherheitsbescheinigung und Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems ist abhängig von der Komplexität der Prozesse in den Verkehrsunternehmen. Große Unternehmen, die viele Fremdunternehmen und einen großen Personalkader beschäftigen, haben mehr Schnittstellen und intern zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs mehr Kommunikationsbedarf. Sie benötigen mehr und verschiedenartigere Sicherheitsmanagementprozesse als kleine Unternehmen, die den Betrieb in Eigenregie mit einem überschaubaren Personalkader, wenig Arbeitsmaterial und kurzen Informationswegen durchführen.

Großkonzerne verfügen bereits über eine Sicherheitsbescheinigung. Es ist davon auszugehen, dass zu den 210 Regionalbahnen, für die voraussichtlich eine Verpflichtung zur Sicherheitsbescheinigung entsteht, mittelgroße und kleine Unternehmen gehören.

I. Erstmalige Erstellung eines Sicherheitsmanagementsystems und Antragstellung einer Sicherheitsbescheinigung durch mittelgroße Unternehmen

Für die Beantragung der Sicherheitsbescheinigung sowie die Einrichtung und Pflege eines Sicherheitsmanagementsystems benötigten die rund 70 mittelgroßen Unternehmen durchschnittlich 600 Stunden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Unternehmen nach § 4 Absatz 4 Satz 2 bereits derzeit verpflichtet sind, ein System einzurichten, um den sicheren Betrieb zu gewährleisten, und hierüber Aufzeichnungen zu führen. Dieses System muss nun angepasst und aufbereitet werden. Daraus ergibt sich folgende Berechnung:

Pro Unternehmen: 600 h x 63,40 €/h = 38 040 €
Für alle 70 Unternehmen: 38 040 € x 70 Unternehmen = 2 662 800 €

II. Erstmalige Erstellung eines Sicherheitsmanagementsystems und Antragstellung einer Sicherheitsbescheinigung durch kleine Unternehmen

Für die Beantragung der Sicherheitsbescheinigung und die Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems benötigen die rund 140 Unternehmen durchschnittlich 300 Stunden. Daraus ergibt sich folgende Berechnung:

Pro Unternehmen: 300 h x 63,40 €/h = 19 020 €
Für alle 140 Unternehmen: 19 020 € x 140 Unternehmen = 2 662 800 €

B. Wiederbeantragung einer Sicherheitsbescheinigung nach fünf Jahren nebst Pflege des Sicherheitsmanagementsystems

Der Aufwand für die Wiederbeantragung einer Sicherheitsbescheinigung und die Pflege des Sicherheitsmanagementsystems fallen erst 2025 an, weil für die erstmalige Beantragung einer Sicherheitsbescheinigung eine einjährige Übergangsfrist gilt und die Sicherheitsbescheinigung erstmals nach fünf Jahren alle fünf Jahre zu erneuern ist.

I. Wiederbeantragung einer Sicherheitsbescheinigung und Pflege des Sicherheitsmanagementsystems durch mittelgroße Unternehmen

Die Pflege eines Sicherheitsmanagementsystems bedeutet weniger Aufwand. Die Fortschreibung des Sicherheitsmanagementsystems ist nur erforderlich aufgrund der Praxiserkenntnisse der letzten Jahre, aufgetretener Mängel und ggf. geänderter Umstände. Es wird daher ein jährlicher Aufwand

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

für ein mittelgroßes Unternehmen von durchschnittlich 100 Stunden geschätzt. Daraus ergibt sich folgende Berechnung:

Pro Unternehmen: 100 h x 63,40 €/h = 6 340 €
Für alle 70 Unternehmen: 6 340 € x 70 Unternehmen = 443 800 €

II. Wiederbeantragung einer Sicherheitsbescheinigung und Pflege des Sicherheitsmanagementsystems durch kleine Unternehmen

Der jährliche Aufwand für ein kleines Unternehmen wird auf ca. durchschnittlich 50 Stunden geschätzt. Daraus ergibt sich folgende Berechnung:

Pro Unternehmen: 50 h x 63,40 €/h = 3 170 €
Für alle 140 Unternehmen: 3 170 € x 140 Unternehmen = 443 800 €

Beantragung der Sicherheitsgenehmigung					
§ 7c Absatz 1 AEG	**Fälle**	**Personalaufwand**		**Sachaufwand**	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig

Erläuterungen:

Nach § 7c Absatz 1 bedürfen einer Sicherheitsgenehmigung Betreiber der Schienenwege, die im übergeordneten Netz eine Eisenbahninfrastruktur betreiben. Die bundeseigenen Betreiber von Schienenwegen haben schon heute eine Sicherheitsgenehmigung. Nichtbundeseigene Eisenbahnen, deren Strecken unmittelbar an ein ausländisches Netz angebunden sind, verfügen ebenfalls über eine Sicherheitsgenehmigung. Ob weitere Unternehmen einer solchen Genehmigung bedürfen, hängt davon ab, ob die Eisenbahninfrastruktur dem übergeordneten Netz zugeordnet wird. Diese Entscheidung fällen bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen die jeweiligen Landesbehörden. Da die Ausnahmen betreffend die Zuordnung zum übergeordneten Netz wohl nur in wenigen Fällen zu eindeutigen Ergebnissen führen und den zuständigen Behörden Interpretationsspielräume lassen, kann die Prüfung hier nicht vorweggenommen werden.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischen Rechts. Der zusätzliche Erfüllungsaufwand ist daher nicht nach dem one-in-one-out-Ansatz zu kompensieren. Er unterfällt der Ausnahme der 1:1-Umsetzung von EU-Recht ins deutsche Recht.

3.3. Für die Verwaltung

3.3.1. Für den Bund

Der einmalige Umstellungsaufwand auf Bundesebene beträgt ca. 1,8 Millionen Euro. Der zusätzliche Erfüllungsaufwand auf Bundesebene beläuft sich ab 2025 auf rund 350 000 Euro pro Jahr.

Für das Eisenbahn-Bundesamt ergibt sich aus dem Fünften Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand an Personal von insgesamt 8 000

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Stunden. Dies entspricht rund 5 Stellen. Der jährliche Personalmehraufwand ist mit ca. 350 000 Euro zu beziffern. Die einmalig entstehenden Personalkosten betragen ca. 1,8 Millionen Euro.

Durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes werden die Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes erweitert, für die Gebühren einmalig in Höhe von ca. 1,3 Millionen Euro und dann ab 2025 alle fünf Jahre in Höhe von ca. 1 Million Euro erhoben werden. Mehrbedarf an Personal- und Sachmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

Zuordnung zum übergeordneten Netz					
§ 2c Absatz 2 AEG	**Fälle**	**Personalaufwand**		**Sachaufwand**	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig

Erläuterungen:

Ob eine Eisenbahninfrastruktur dem übergeordneten Netz zuzuordnen ist oder unter eine der Ausnahmen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 fällt, entscheidet die nach § 5 Absatz 1a zuständige Behörde (§ 2c Absatz 2). Nach § 2c Absatz 2 Satz 3 wird die Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes, die alle bereits eine Sicherheitsgenehmigung besitzen, vollständig dem übergeordneten Netz zugeordnet. Der Bund wird demnach keine Entscheidung über die Zuordnung fällen müssen, so dass auch kein Erfüllungsaufwand entsteht.

Veröffentlichung der Liste über die Eisenbahninfrastruktur					
§ 2c Absatz 5 AEG	**Fälle**	**Personalaufwand**		**Sachaufwand**	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
			800 €		

Erläuterungen:

Nach § 2c Absatz 5 führt das Eisenbahn-Bundesamt die von den Ländern gemeldeten Angaben in einer Liste zusammen und ergänzt sie um die bundeseigenen Eisenbahnen. Es hält die Liste auf dem neuesten Stand und veröffentlicht die Liste auf der Internetseite. Derzeit existiert im Internet eine Liste mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Diese Liste muss aktualisiert und um die Zuordnung der Infrastruktur zum übergeordneten Netz oder zu den Ausnahmen von § 2b Absatz 1 Nummer 1, 3 und 4 ergänzt werden.

I. Einmaliger Umstellungsaufwand

Für die erstmalige Einrichtung der Liste benötigt das Eisenbahn-Bundesamt ca. 25 Stunden. Diese Aufgabe wird durch Personal des mittleren Dienstes (A 09 M) ausgeführt. Nach der Lohnkostentabelle, Anhang VII des Leitfadens Erfüllungsaufwand aus November 2017 werden die Lohnkostensätze für Personal des mittleren Dienstes (A 09 M) in Höhe von 31,70 € pro Stunde zugrunde gelegt. Der einmalige Umstellungsaufwand beläuft sich daher auf ca. 790 €.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

II. Jährlicher Erfüllungsaufwand

Die Liste auf den neuesten Stand zu halten, verursacht keinen Mehraufwand, da es derzeit schon eine Liste gibt, die aktualisiert werden muss.

Erteilung der Sicherheitsbescheinigung

§ 5 Absatz 1e i. V. m. § 7a Absatz 1 AEG	**Fälle**	**Personalaufwand**		**Sachaufwand**	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	210	Ab 2025 350 000 €	1 820 000 €		

Erläuterungen:

Nach § 7a Absatz 1 müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnehmen, eine Sicherheitsbescheinigung haben. Aufgrund der Ausweitung des Anwendungsbereichs auf das übergeordnete Netz benötigen voraussichtlich 210 Eisenbahnverkehrsunternehmen erstmals eine Sicherheitsbescheinigung.

Die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung und Überwachung wird von sachkundigem Personal des gehobenen Dienstes (A 12) durchgeführt. Die Personalkosten belaufen sich nach der Lohnkostentabelle, Anhang VII des Leitfadens Erfüllungsaufwand aus November 2017 auf 43,40 € pro Stunde.

A. Einmaliger Umstellungsaufwand

Der Verwaltungsaufwand für die erstmalige Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung ist abhängig von der Komplexität der Prozesse in den Verkehrsunternehmen. Große Unternehmen, die viele Fremdunternehmen und einen großen Personalkader beschäftigen, haben mehr Schnittstellen und intern zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs mehr Kommunikationsbedarf. Sie benötigen mehr und verschiedenartigere Sicherheitsmanagementprozesse als kleine Unternehmen, die den Betrieb in Eigenregie mit einem überschaubaren Personalkader, wenig Arbeitsmaterial und kurzen Informationswegen durchführen.

Großkonzerne verfügen bereits über eine Sicherheitsbescheinigung. Es ist davon auszugehen, dass zu den 210 Regionalbahnen, für die voraussichtlich eine Verpflichtung zur Sicherheitsbescheinigung entsteht, mittelgroße und kleine Unternehmen gehören.

I. Ersterteilung einer Sicherheitsbescheinigung für mittelgroße Unternehmen nebst Überwachung

Die erstmalige Erteilung der Sicherheitsbescheinigung für die rund 70 mittelgroßen Unternehmen verursacht nach den Erfahrungswerten beim Eisenbahn-Bundesamt durchschnittlich 70 Stunden Verwaltungsaufwand. Der Aufwand ergibt sich aus der Prüfung der Sicherheitsmanagementsysteme, den dafür erforderlichen Nachfragen sowie der daraus resultierenden Prozesse und deren Umsetzung in der Praxis auch vor Ort nebst der dafür erforderlichen Bereisungen. Die durch den Erstantrag auf Sicherheitsbescheinigung ausgelöste, im Rahmen der Sicherheitsbescheinigung vorgeschriebene, anschließende fünfjährige Überwachung der Prozesse und Resultate in der Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems verursacht pro Jahr 40 Stunden weiteren Verwaltungsaufwand. Insgesamt liegt der Aufwand der Ersterteilung für mittlere Unternehmen bei 18 900 Stunden ((70 h

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

+ 5 x 40 h) x 70 Unternehmen). Die Kosten belaufen sich auf 820 260 € (18 900 h x 43,40 €/h).

II. Ersterteilung einer Sicherheitsbescheinigung für kleine Unternehmen nebst Überwachung

Die Ersterteilung einer Sicherheitsbescheinigung von rund 140 kleinen Unternehmen verursacht nach den Erfahrungswerten des Eisenbahn-Bundesamtes durchschnittlich 40 Stunden Verwaltungsaufwand. Die anschließende fünfjährige Überwachung vor Ort findet – wenn keine Mängel gefunden werden – nur einmal jährlich mit jeweils etwa 25 Stunden Reise und Prüfaufwand statt. Dies verursacht für fünf Jahre insgesamt 165 Stunden je Unternehmen. Insgesamt liegt der Aufwand der Ersterteilung für kleine Unternehmen bei 23 100 Stunden ((40 h + 5 x 25 h) x 140 Unternehmen). Die Aufgaben nehmen Personal des gehobenen Dienstes wahr (s. o.: 43,40 €/h), so dass sich folgende Berechnung ergibt: 23 100 h x 43,40 €/h = 1 002 540 €.

B. Wiedererteilung der Sicherheitsbescheinigung nach fünf Jahren nebst anschließender fünfjähriger Überwachung

Der Aufwand für die Wiedererteilung einer Sicherheitsbescheinigung und anschließender Überwachung fällt erst ab 2025 jährlich an, weil für die erstmalige Beantragung einer Sicherheitsbescheinigung eine einjährige Übergangsfrist gilt und die Sicherheitsbescheinigung erst nach fünf Jahren zu erneuern ist.

Im Rahmen der Wiedererteilung einer Sicherheitsbescheinigung ist seitens der Sicherheitsbehörde zu prüfen, ob und wie das Unternehmen das Sicherheitsmanagementsystem aufgrund der Praxiserkenntnisse der letzten Jahre, aufgetretener Mängel und ggf. geänderter Umstände weiterentwickelt hat. Der Verwaltungsaufwand für die Wiedererteilung einer Sicherheitsbescheinigung ist um etwa 20 % geringer anzusetzen als der Aufwand der Neuerteilung. Schließlich müssen nach den bereits vorliegenden Erfahrungswerten des Eisenbahn-Bundesamtes nicht alle Teile des Sicherheitsmanagementsystems weiterentwickelt werden. Der Aufwand für die anschließende Überwachung bleibt gleich.

I. Rezertifizierung der mittelgroßen Unternehmen nebst Überwachung

Für die Rezertifizierung der 70 mittelgroßen Unternehmen ist alle fünf Jahre ein durchschnittlicher Verwaltungsmehraufwand von 56 Stunden je Unternehmen für die Prüfung und Begleitung der Weiterentwicklung der Prozesse auch vor Ort anzusetzen. Hinzu kommen ca. 40 Stunden im Jahr für die Überwachung. Der jährliche Arbeitsaufwand für die Rezertifizierung beläuft sich auf rund 3 584 Stunden ((56 h/5 + 40 h) x 70 Unternehmen). Die jährlichen Kosten belaufen sich auf rund 155 550 € (3 584 h x 43,40 €/h).

II. Rezertifizierung der kleinen Unternehmen nebst Überwachung

Für die Rezertifizierung der 140 kleinen Unternehmen ist alle fünf Jahre ein durchschnittlicher Verwaltungsmehraufwand von 32 Stunden je Unternehmen für die Prüfung und Begleitung der Weiterentwicklung der Prozesse auch vor Ort anzusetzen. Hinzu kommen ca. 25 Stunden im Jahr für die Überwachung. Der jährliche Arbeitsaufwand für die Rezertifizierung beläuft sich auf rund 4 396 Stunden ((32 h/5 + 25 h) x 140 Unternehmen). Die jährlichen Kosten belaufen sich auf rund 190 790 € (4 396 h x 43,40 €/h).

Erteilung der Sicherheitsgenehmigung

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

§ 5 Absatz 1e i. V. m. § 7c Absatz 1 AEG	**Fälle**	**Personalaufwand**		**Sachaufwand**	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig

Erläuterungen:

Die bundeseigenen Betreiber von Schienenwegen haben schon heute eine Sicherheitsgenehmigung. Nichtbundeseigene Eisenbahnen, deren Strecken unmittelbar an ein ausländisches Netz angebunden sind, verfügen ebenfalls über eine Sicherheitsgenehmigung. Ob weitere Unternehmen einer solchen Genehmigung bedürfen, hängt davon ab, ob die Eisenbahninfrastruktur dem übergeordneten Netz zugeordnet wird. Diese Entscheidung fällen bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen die jeweiligen Landesbehörden. Da die Ausnahmen betreffend die Zuordnung zum übergeordneten Netz wohl nur in wenigen Fällen zu eindeutigen Ergebnissen führen und den zuständigen Behörden Interpretationsspielräume lassen, kann die Prüfung hier nicht vorweggenommen werden.

3.3.2 Für die Länder

Auf Länderebene entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 70 000 Euro. Jährlich mindert sich der Erfüllungsaufwand auf Seiten der Länder um ca. 260 000 Euro.

Zuordnung zum übergeordneten Netz					
§ 2c Absatz 2 und 4 AEG	**Fälle**	**Personalaufwand**		**Sachaufwand**	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	80		73 000 €		

Erläuterungen:

Die Länderbehörden ordnen die in ihre Zuständigkeit fallenden Eisenbahninfrastrukturen dem übergeordneten Netz oder einer Ausnahme nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 zu. Die Entscheidung über die Zuordnung zum übergeordneten Netz teilen sie sowohl dem betroffenen Betreiber als auch dem Eisenbahn-Bundesamt mit.

Von den 160 nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind rund 80 Unternehmen, die keine Stadtbahnen oder touristische Bahnen sind. Für diese 80 Eisenbahnen werden Sachverhaltsermittlungen erforderlich sein, die durchschnittlich einen Arbeitsaufwand von ca. 15 Stunden pro Eisenbahninfrastrukturunternehmen verursachen. Wegen der Bedeutung der Entscheidung für die Eisenbahnen ist davon auszugehen, dass die Entscheidung über die 80 Eisenbahnen durch Personal des höheren Dienstes getroffen wird. Nach der Lohnkostentabelle, Anhang VII des Leitfadens Erfüllungsaufwand aus November 2017 belaufen sich die Personalkosten für einen Mitarbeiter des höheren Dienstes (A 14) auf 60,50 €/Stunde.

Anschließend hat bei Zuordnung der Infrastruktur zum übergeordneten Netz eine schriftliche Mitteilung an den Betreiber und an das Eisenbahn-Bundesamt zu erfolgen. Da die Ausnahmen betreffend die Zuordnung zum übergeordneten Netz wohl nur in wenigen Fällen zu eindeutigen Ergebnissen führen und den zuständigen Behörden Interpretationsspielräume lassen, kann die Prüfung hier

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

nicht vorweggenommen werden. Wie viele Mitteilungen erfolgen, ist daher nicht bekannt. Der Aufwand hierfür dürfte gering sein, so dass er zu vernachlässigen ist.

Die Kosten für die Prüfung belaufen sich auf 72 600 € (80 Unternehmen x 15 h x 60,50 €/h).

Verringerung des Verwaltungsaufwands in der Eisenbahnaufsicht					
	Fälle	**Personalaufwand**		**Sachaufwand**	
		jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	210	- 260 000 €			

Erläuterungen:

Es werden künftig rund 210 nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen Sicherheitsbescheinigungen benötigen. Die Eisenbahnaufsicht über diese Unternehmen geht von den Ländern auf den Bund über (vgl. § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 4).

Der jährliche Überwachungsaufwand bei den 70 mittelgroßen Unternehmen betrug bisher rund 40 Stunden, bei den 140 kleinen Unternehmen ca. 25 Stunden. Die Überwachung wurde durchgeführt durch Personal des gehobenen Dienstes (A 12), so dass die Personalkosten pro Stunde 40,80 € (s. o.) betrugen. Daraus ergibt sich folgende jährliche Reduktion: ((70 Unternehmen x 40 h) + (140 Unternehmen x 25 h)) x 40,80 €/h = 257 040 €.

3.3.3 Für die Kommunen

Eine Veränderung des Erfüllungsaufwands für Kommunen entsteht nicht.

4. Weitere Kosten

Weitere Kosten durch Gebühren entstehen der Wirtschaft einmalig in Höhe von ca. 1,3 Millionen Euro und dann alle fünf Jahre in Höhe von ca. 1 Million Euro.

Erteilung der Sicherheitsbescheinigung			
§ 7a Absatz 1 AEG	**Fälle**	**Gebühren**	
		jährlich	einmalig
	210	ab 2025 1 Million Euro	1,3 Millionen Euro

Erläuterungen:

Nach § 7a Absatz 1 benötigen insgesamt weitere 210 Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung. Es handelt sich hierbei um rund 70 mittelgroße Unternehmen und um rund 140 kleine Unternehmen (siehe hierzu Ausführungen zum Erfüllungsaufwand zu § 7a Absatz 1 auf Seite

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

11 und Seite 15).

Für die Erteilung und Verlängerung einer Sicherheitsbescheinigung müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Gebühr nach Zeitaufwand gemäß Nummer 1.10 Abschnitt 1 Teil I der Bundeseisenbahngebührenverordnung entrichten. Nach § 2 Absatz 2 Satz 2 der Bundeseisenbahngebührenverordnung beläuft sich der Stundensatz auf 120 Euro.

Die Gebühren für die Ersterteilung einer Sicherheitsbescheinigung für ein mittelgroßes Unternehmen belaufen sich auf rund 8 400 Euro (70 h x 120 €/h), für ein kleines Unternehmen auf 4 800 Euro (40 h x 120 €/h). Daraus ergibt sich folgende Berechnung für alle Unternehmen: (70 h x 120 €/h x 70 Unternehmen) + (40 h x 120 €/h x 140 Unternehmen) = 588 000 € + 672 000 € = 1 260 000 €.

Für die Wiedererteilung einer Sicherheitsbescheinigung alle fünf Jahre fallen durchschnittlich 6720 Euro (56 h x 120 €/h) Gebühren für ein mittelgroßes Unternehmen und 3840 Euro (32 h x 120 €/h) Gebühren für ein kleines Unternehmen an. Daraus ergibt sich folgende Berechnung: (56 h x 120 €/h x 70 Unternehmen) + (32 h x 120 €/h x 140 Unternehmen) = 470 400 € + 537 600 € = 1 008 000 €.

Die Bundeseisenbahngebührenverordnung wird derzeit überarbeitet, so dass sich Änderungen zur Gebührenhöhe ergeben können.

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

VII. Befristung; Evaluation

Eine Befristung des Gesetzes kommt nicht in Betracht, weil die geänderten Vorschriften keine Befristung vorsehen.

Eine Evaluierung ist nicht vorgesehen, weil mit dem Gesetz zwingendes EU-Recht 1 : 1 umgesetzt wird.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 2)

Zu Buchstabe a (§ 2 Absatz 19 und 20)

Die Begriffe „Netze des Regionalverkehrs“ und „Regionalbahnen“ werden aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz gestrichen, weil die deutschen Fassungen der Richtlinie 2004/49/EG und 2008/57/EG die Begriffe „Regionalbahnen“ bzw. „Regionalbahnsysteme“ seit der Berichtigung vom 22.4.2015 (ABl. L 103 vom 22.4.2015, S. 11) nicht mehr vorsehen. Die Definitionen sind somit entbehrlich.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Buchstabe b (§ 2 Absatz 19 bis 21

Als Folgeänderung zur Streichung der bisherigen Definitionen in Absatz 19 und 20 werden die bisherigen Absätze 21 bis 23 die neuen Absätze 19 bis 21.

Zu Nummer 2 (§§ 2b und 2c)

Der Begriff „übergeordnetes Netz“ wird neu in das Allgemeine Eisenbahngesetz eingeführt. Er dient der Umschreibung derjenigen Eisenbahninfrastrukturen, für die die europäischen Vorschriften Anwendung finden. Der neue Begriff umfasst nach **§ 2b Absatz 1** grundsätzlich das gesamte regelspurige Eisenbahnnetz. Hiervon sind Ausnahmen vorgesehen. Diese entsprechen Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG und Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 2004/49/EG, die die Ausnahmemöglichkeiten vom Anwendungsbereich der Richtlinien 2008/57/EG und 2004/49/EG enthalten. Diese Ausnahmen entsprechen auch den Regelungen aus dem 4. Eisenbahnpaket (Artikel 1 Absatz 3 und 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 und Artikel 2 Absatz 2 und 3 der Richtlinie (EU) 2016/798, mit denen die Richtlinien 2008/57/EG und 2004/49/EG neu gefasst wurden. Um eine weitere Gesetzesänderung nach kurzer Zeit zu vermeiden, werden die Bestimmungen zum Anwendungsbereich aus dem 4. Eisenbahnpaket bereits vor dessen umfassender Umsetzung herangezogen. Aufgegriffen werden in Absatz 1 die europäischen Regelungen, die sich auf das Netz bzw. auf Strecken beziehen. Die Ausnahmen bezogen auf Unternehmen bzw. Fahrzeuge erfolgen zu Nummer 6 Buchstabe a (§ 7a Absatz 1).

Nummer 1 in § 2b Absatz 1 entspricht der Regelung aus Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/797 und Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/798.

Nummer 2 enthält die Regelung aus Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/797 und Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/798. Auf den Einschub „einschließlich der Nebengleise“ bzw. „einschließlich der Gleisanschlüsse“, der in den europäischen Vorschriften enthalten ist, ist verzichtet worden, weil er keinen Mehrwert bringt. Nicht zum übergeordneten Netz zählen also Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum, die für den eigenen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden. Es wird der Begriff des „Privateigentums“ aus dem EU-Recht verwendet. Mit diesem Begriff sind auch Anschlussbahnen gemeint, die nicht dem übergeordneten Netz zugeordnet sind. Daher sind von dieser Ausnahme auch nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturen nach § 3 Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erfasst, wie beispielsweise Werksbahnen oder Gleisanschlüsse der Bundeswehr.

Nummer 3 ist wortgleich mit Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/797 und Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/798. Infrastrukturen, die auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes geplant, genehmigt, errichtet und betrieben werden, sind nicht Bestandteil des regelspurigen Eisenbahnnetzes.

Nummer 4 entspricht Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/797 und Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/798. Bei der Bewertung durch die Behörden im Rahmen ihrer Entscheidung nach § 2c Absatz 2, ob es sich bei einem „lokal begrenzten Einsatz“ einer Infrastruktur oder eines Fahrzeugs um eine Nutzung in diesem Sinne handelt, können alle Kriterien berücksichtigt werden, die für oder gegen eine örtliche Begrenzung der wirtschaftlichen Tätigkeit des Betreibers sprechen. Kriterien können insbesondere sein:

- das Verkehrsaufkommen und die Streckenlänge in Anlehnung an Artikel 2 Absatz 3a der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur in der Fassung der Richtlinie (EU) 2016/2370,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- die Verkehrsbedeutung der Strecke unter Berücksichtigung einer etwaigen Erschließungsfunktion und die Verkehrsleistungen, die auf der Strecke erbracht werden,

- die Bedeutung einer Strecke in Raumordnungs- oder Verkehrsplänen,

- die bauliche Beschaffenheit der Strecke (Stichstrecken etc.) sowie die Betriebsverhältnisse (Streckengeschwindigkeit etc.) auf der Strecke.

Die zuständige Behörde hat bei der Ermessensausübung darauf zu achten, Splitterlösungen für die Unternehmen zu vermeiden.

Absatz 2 stellt klar, welche Strecken immer zum übergeordneten Netz zählen. Das sind Strecken, die Bestandteil der Güterverkehrskorridore nach der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr sind. Des Weiteren sind dies Strecken, die Bestandteil der ERTMS-Korridore (European Rail Traffic Management System = ERTMS) nach dem Beschluss 2012/88/EU über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems sind. Die freiwillige Ausrüstung einer Strecke mit ERTMS zieht nicht automatisch deren Zuordnung zum übergeordneten Netz nach sich.

Des Weiteren gehören Strecken, die unmittelbar mit dem ausländischen Netz verbunden sind, immer zum übergeordneten Netz. Unmittelbarer Anschluss an das ausländische Netz liegt im Falle einer Streckenteilung vor, wenn der an das ausländische Netz anschließende Teil der Strecke nicht eigenständig betrieben werden kann und die im Ausland anschließende Strecke von den dortigen Behörden nicht von der Anwendung des europäischen Rechts ausgenommen ist. Damit wird sichergestellt, dass die Unternehmen auch bei Streckenteilungen den Anforderungen des europäischen Rechts genügen, wenn sie grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr betreiben und gleichzeitig die Ausnahmeregelungen des Absatzes 1 in Anspruch nehmen können, wenn die Ausnahmen auf ausländischer Seite ebenso gelten.

Absatz 3 konkretisiert, was unter funktional getrennten Netzen zu verstehen ist. Mit den in Satz 2 Nummer 2 erwähnten allgemeinen Infrastrukturanforderungen sind die speziellen Infrastrukturanforderungen für S-Bahnsysteme nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung gemeint.

§ 2c regelt das Verfahren der Zuordnung einer Eisenbahninfrastruktur eines öffentlichen Betreibers der Schienenwege.

Die im **Absatz 1** erwähnten Betreiber haben auf Verlangen der zuständigen Behörde Daten zur Infrastruktur unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, damit die Behörde die Zuordnung der Infrastruktur zum übergeordneten Netz durchführen kann.

Die nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz für eine Eisenbahninfrastruktur zuständige Behörde entscheidet aufgrund ihrer Sachkenntnis und anhand der Kriterien nach § 2b über die Zuordnung einer Infrastruktur zum übergeordneten Netz (**Absatz 2**). Die zuständige Behörde teilt dem Betroffenen ihre Entscheidung mit. Dies bedeutet aber nicht, dass nun alle Infrastrukturen des Betroffenen dem europäischen Sicherheitsmanagementsystem genügen müssen. Das müssen nur die Strecken, die dem übergeordneten Netz zugeordnet werden. Wenn bereits eine Sicherheitsgenehmigung erteilt worden ist, so wird die in der Sicherheitsgenehmigung beschriebene Eisenbahninfrastruktur als dem übergeordneten Netz zugehörig angesehen, **Satz 3**. Da für bundeseigene Eisenbahnen Sicherheitsgenehmigungen erteilt worden sind, zählt deren gesamtes Netz zum übergeordneten Netz. Auch in diesem Fall können Infrastrukturen allerdings der Ausnahmeregelung des § 2b Absatz 1 Nummern 1 bis 4 unterfallen, was mit dem zweiten Halbsatz in Satz 3 klargestellt wird.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Nach **Absatz 3** sind die Betreiber der Schienenwege gegenüber der zuständigen Behörde verpflichtet, Änderungen der Umstände, die für eine Zuordnung zum übergeordneten Netz entscheidend sind, der zuständigen Behörde mitzuteilen.

Die zuständigen Landesbehörden teilen dem Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich die bestandskräftigen Entscheidungen nach Absatz 2 mit (**Absatz 4**).

Das Eisenbahn-Bundesamt erstellt auf der Grundlage der Mitteilungen der Landesbehörden eine Liste der Eisenbahninfrastrukturen des übergeordneten Netzes und ergänzt sie um die Eisenbahninfrastrukturen des übergeordneten Netzes der seiner Zuständigkeit unterliegenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Es veröffentlicht die Gesamtliste auf seiner Internetseite. Da es sich bei den Infrastrukturen des übergeordneten Netzes teilweise um kritische Infrastrukturen im Sinne des § 10 Absatz 1 des BSI-Gesetzes in Verbindung mit § 8 Absatz 3 in Verbindung mit Anhang 7 Teil 3 Nummer 1.2 der BSI-Kritisverordnung handelt, wird der Zugang zu der Liste mithilfe einer geeigneten Authentifizierungsprüfung gesichert (nach den Vorgaben des BSI) - **Absatz 5**.

Zu Nummer 3 (§ 4 Absatz 4 Satz 1)

Zu Buchstabe a (§ 4 Absatz 4 Satz 1)

Die 2015 erfolgte Berichtigung der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG wird in das Zitat eingefügt.

Zu Buchstabe b (§ 4 Absatz 4 Satz 1)

Die Angabe der letzten Änderung der Richtlinie 2004/49/EG durch die Richtlinie 2014/88/EU wird aktualisiert.

Zu Nummer 4 (§ 4b Absatz 1 Satz 1 Nummer 1)

Zu Buchstabe a (§ 4b Absatz 1 Satz 1 Nummer 1)

Die 2015 erfolgte Berichtigung der Interoperabilitäts-Richtlinie 2008/57/EG wird eingefügt.

Zu Buchstabe b (§ 4b Absatz 1 Satz 1 Nummer 1)

Die Angabe der letzten Änderung der Richtlinie 2008/57/EG durch die Richtlinie 2014/106/EU wird aktualisiert.

Zu Nummer 5 (§ 5)

Zu Buchstabe a (§ 5 Absatz 1e Satz 1)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 5 Absatz 1e Satz 1 einleitender Satzteil)

Der Zuständigkeitskatalog der Sicherheitsbehörde beschränkt sich auf das übergeordnete Netz (**Absatz 1e Satz 1 einleitender Satzteil**).

Zu Doppelbuchstab bb (§5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 6)

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für die Überwachung von Regeln, die Anforderungen zur Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit enthalten und für mehr als eine Eisenbahn gelten, betreffend Eisenbahnen, die in seine Zuständigkeit fallen, zuständig. Nichtbundeseigene Eisenbahnen, die unter die Ausnahme nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 fallen, unterliegen der Länderzuständigkeit.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 8)

Der einleitende Satzteil der bisherigen Nummer 8 wird gestrichen, da er überflüssig geworden ist. Durch die Änderung des einleitenden Satzteils in Absatz 1e, der nunmehr u. a. besagt, dass sich die Zuständigkeit des Bundes auf Eisenbahnen im übergeordneten Netz erstreckt, sind Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sicherheitsbescheinigungen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sicherheitsgenehmigungen erfasst. Die bisherige Nummer 8 Buchstabe a wird daher **Nummer 8**.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 5 Absatz 1e Satz 1 Numme 9 bis 11)

Aufgrund der Streichung des einleitenden Satzteils der bisherigen Nummer 8 werden die Buchstaben b bis d aus Nummer 8 die Nummern 9 bis 11. Der Begriff „Bescheinigung“ wird durch den Begriff „Zusatzbescheinigung“ ausgetauscht, der in der Triebfahrzeugführerscheinverordnung verwendet wird.

Zu Doppelbuchstabe ee (§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 12)

Als Folgeänderung wird die bisherige Nummer 9 die Nummer 12.

Zu Buchstabe b (§ 5 Absatz 6)

Die Ausnahmemöglichkeit von der Sicherheitsbescheinigungspflicht für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auch über den außerhalb des Netzes des Regionalverkehrs liegenden Übergangsbahnhof hinaus Schienenpersonennahverkehr bis in die nächste Stadt mit einer Einwohnerzahl von über 100 000 betreiben, wird aufgehoben. Die im EU-Recht vorgesehenen Ausnahmen werden über § 7a in § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 geregelt. Weitere Ausnahmen sind nach dem EU-Recht nicht vorgesehen.

Zu Nummer 6 (§ 7a)

Zu Buchstabe a (§7a Absatz 1)

Die Verpflichtung für Eisenbahnverkehrsunternehmen, eine Sicherheitsbescheinigung zu haben, wird daran geknüpft, ob das Unternehmen am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnimmt. Die Pflicht entfällt, wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsleistungen auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 erbringt. Hierbei darf es bis in einen Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes am Eisenbahnbetrieb teilnehmen (Satz 2).

Ausgenommen vom Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie sind die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a und b der Richtlinie (EU) 2016/798 aufgeführten Untergrundbahnen, Straßenbahnen und Stadtbahnfahrzeuge über § 1 Absatz 2. Dort ist geregelt, dass das Allgemeine Eisenbahngesetz nur für Eisenbahnen gilt. Es gilt nicht für andere Schienenbahnen wie Magnetschwebebahnen, Straßenbahnen und die nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen, Bergbahnen und sonstige Bahnen besonderer Bauart.

Ausgenommen sind ferner Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auf funktional getrennten Netzen fahren und die nur zur Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr am Eisenbahnbetrieb teilnehmen (§ 2b Absatz 1 Nummer 1). Dies entspricht Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/798.

Des Weiteren sind ausgenommen Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Fahrzeuge auf Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum verkehren, die von ihrem Eigentümer oder Betreiber für den eigenen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

werden (§ 2b Absatz 1 Nummer 2 und Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/798).

Ausgenommen von der Sicherheitsbescheinigungspflicht sind des Weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Fahrzeuge auf Infrastrukturen der Stadtbahnen nach § 2b Absatz 1 Nummer 3 verkehren (Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2016/798).

Schließlich bedürfen keiner Sicherheitsbescheinigung Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Fahrzeuge ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke nutzen (§ 2b Absatz 1 Nummer 4 und Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/798), was mit § 7a Absatz 1 Satz 3 klargestellt wird.

Zu Buchstabe b (§ 7a Absatz 2a)

Nach § 4 Absatz 3 Satz 1 sind die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken.

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem die Sicherheitsbescheinigung für den Personenverkehr erteilt wurde, ist jedoch rechtlich daran gehindert, Notfalltechnik an eine Unfallstelle zu befördern, da dies kein Personen- sondern ein Gütertransport ist. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem die Sicherheitsbescheinigung für den Güterverkehr erteilt wurde, ist gleichermaßen rechtlich daran gehindert, Personen von einer Unfallstelle zu befördern.

Unabhängig von der Art der vorhandenen Sicherheitsbescheinigung eines Unternehmens muss dessen Personal aufgrund der absolvierten Ausbildung in der Lage sein, sowohl Güterzüge als auch Reisezüge zu befördern. Denn die Kenntnis der technischen Grundlagen beider Zugarten insbesondere mit Blick auf die Unterschiede in der Brems- und Laufwerkstechnik sind ein wesentlicher Bestandteil der Ausbildung zum Triebfahrzeugführer. Aus diesem Grund bestehen keine Sicherheitsbedenken.

Es wird daher die gesetzliche Fiktion einer Sicherheitsbescheinigung für den Güterverkehr und für den Personenverkehr für den Fall eingeführt, dass an Technischer Hilfeleistung mitgewirkt wird.

Zu Buchstabe c (§ 7a Absatz 4 Satz 1)

Satz 1 wird aufgrund der Einführung des Begriffs „übergeordnetes Netz“ sprachlich angepasst.

Zu Nummer 7 (§ 7c Absatz 1)

Die Pflicht zur Sicherheitsgenehmigung wird an die Zuordnung einer Eisenbahninfrastruktur zum übergeordneten Netz geknüpft. Adressat ist der Betreiber der Schienenwege.

Zu Nummer 8 (§ 7d Satz 1)

Zu Buchstabe a (§ 7d Satz 1 Nummer 2)

Der Begriff „Bescheinigung“ wird gegen den Begriff „Zusatzbescheinigung“ ausgetauscht, der in der Triebfahrzeugführerscheinverordnung verwendet wird.

Zu Buchstabe b (§ 7d Satz 1 zweiter Teilsatz)

Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund einer früheren Änderung von § 26.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Nummer 9 (§ 28 Absatz 1)

Zu Buchstabe a (§ 28 Absatz 1 Nummer 1)

Der Verstoß gegen die Verpflichtung nach § 2c Absatz 3 wird mit einem Bußgeld geahndet. Dies ist der Fall, wenn ein Unternehmen die Änderungen, die für eine Zuordnung zum übergeordneten Netz entscheidend sind, nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig anzeigt.

Zu Buchstabe b (§ 28 Absatz 1 Nummer 1a)

Als Folgeänderung zur Einfügung einer neuen Nummer 1 wird die bisherige Nummer 1 die neue Nummer 1a.

Zu Buchstabe c (§ 28 Absatz 1 Nummer 2)

Die Formulierung des Bußgeldtatbestands wird aufgrund der Einführung des Begriffs „übergeordnetes Netz“ angepasst.

Zu Buchstabe d (§ 28 Absatz 1 Nummer 2b)

Die Formulierung des Bußgeldtatbestands wird aufgrund der Einführung des Begriffs „übergeordnetes Netz“ angepasst.

Zu Nummer 10 (§ 38)

Zu Buchstabe a (§ 38 Absatz 2a)

Die Anordnungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nach dem bisherigen § 5 Absatz 6 sind noch ein Jahr nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes gültig. Innerhalb dieses Zeitraums muss das betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung beantragen. Dann gilt die Sicherheitsbescheinigung zunächst als vorläufig erteilt.

Zu Buchstabe b (§ 38 Absatz 5b und 5c)

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bislang keiner Sicherheitsbescheinigung bedurften und aufgrund der Zuordnung einer von Ihnen genutzten Eisenbahninfrastruktur zum übergeordneten Netz nunmehr eine benötigen, müssen innerhalb von zwölf Monaten nach Veröffentlichung der Entscheidung über die Zuordnung in der Liste nach § 2c Absatz 5 die Bescheinigung beantragen. Sie gilt dann als bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als erteilt. (**Absatz 5b**)

Betreiber, die bislang keiner Sicherheitsgenehmigung bedurften und die aufgrund der Zuordnung ihrer Eisenbahninfrastruktur zum übergeordneten Netz nunmehr eine benötigen, müssen innerhalb von zwölf Monaten nach Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über die Zuordnung ihrer Eisenbahninfrastruktur zum übergeordneten Netz eine Sicherheitsgenehmigung beantragen. (**Absatz 5c**)

Zu Artikel 2 (Inkraftreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Die Gesetzesänderungen werden am Tag nach der Verkündung in Kraft treten. Grund ist die Streichung der Begriffe „Regionalbahnen“ und „Regionalbahnsysteme“ aus den Richtlinien 2008/57/EG und 2004/49/EG, die bereits am 22.4.2015 erfolgt ist. Die Anpassung im nationalen Recht hat schnellstmöglich zu erfolgen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (NKR-Nr. 4046, BMVI)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand aus Informationspflichten: Ab 2025 aus Informationspflichten: Einmaliger Erfüllungsaufwand: Weitere Kosten (Gebühren) Jährlich ab 2025: Einmalig:	 1.100 Euro insgesamt 890.000 Euro 5,3 Mio. Euro 200.000 Euro 1,3 Mio. Euro
Verwaltung Bund Jährlicher Erfüllungsaufwand ab 2025: Einmaliger Erfüllungsaufwand: Länder Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand:	 350.000 Euro 1,8 Mio. Euro - 260.000 Euro 73.000 Euro
Umsetzung von EU-Recht	Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1-Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit und der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems hinausgegangen wird.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KMU-Betroffenheit	Durch die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Umsetzungsvorschriften der genannten Richtlinien benötigen zukünftig 210 weitere kleinere und mittlere Unternehmen eine sog. Sicherheitsbescheinigung. Diese Vorgabe belastet die KMU aufgrund ihrer Komplexität in besonderem Maße. Indem das Ressort die Ausnahmemöglichkeiten der Richtlinien vollständig ausschöpft, wird die Belastung von KMU auf das Mindestmaß reduziert.
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand sowie die Weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Die deutschen Fassungen der Richtlinien 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit und 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems erlaubten bislang Ausnahmen von ihrem Anwendungsbereich für „Regionalbahnen“ und „Regionalbahnsysteme“ in den Umsetzungsvorschriften. Deutschland hatte von diesen Ausnahmemöglichkeiten Gebrauch gemacht. Da es sich bei diesen Ausnahmemöglichkeiten um Übersetzungsfehler handelte, berichtigte die Kommission die deutschen Fassungen der genannten Richtlinien (ABl. L 103 vom 22.4.2015, S. 11) und strich die „Regionalbahnen“ und „Regionalbahnsysteme“.

Diese im Ergebnis materiellen Änderungen in den Richtlinien machen eine Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erforderlich. Die Begriffe „Regionalbahnen“ und „Regionalbahnsysteme“ werden gestrichen und weitgehend der Wortlaut der Richtlinien zum Anwendungsbereich übernommen. Dies führt zu einer Ausweitung des Anwendungsbereichs der Umsetzungsvorschriften. Maßgeblich ist, ob eine Strecke zum neu geschaffenen übergeordneten Netz gehört. Das übergeordnete Netz ist grundsätzlich das gesamte regelspurige Eisenbahnnetz. Nicht dazu gehören beispielsweise Netze, die vom übergeordneten Netz funktionell getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- und Vorortverkehr genutzt werden sowie Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum, die von ihrem Eigentümer oder einem Betreiber ausschließlich für den eigenen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden.

Infolgedessen werden öffentliche Betreiber der Schienenwege verpflichtet, der zuständigen Behörde Daten zu Verfügung zu stellen, die eine Zuordnung zum übergeordneten Netz ermöglichen und relevante Änderungen mitzuteilen. Weiterhin benötigen wegen der Ausweitung der Umsetzungsvorschriften zukünftig mehr Eisenbahnverkehrsunternehmen eine sog. Sicherheitsbescheinigung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

II.1 Erfüllungsaufwand

Das Regelungsvorhaben hat für **Bürgerinnen und Bürger** keine Auswirkungen.

Wirtschaft

Das Ressort hat die Auswirkungen des Regelungsvorhabens auf den Erfüllungsaufwand detailliert und nachvollziehbar dargestellt. Der **jährliche Erfüllungsaufwand** für die **Wirtschaft** erhöht sich um zunächst 1.100 Euro durch die Pflicht der Betreiber der Schienenwege, Änderungen der Umstände betreffend die Zuordnung zum übergeordneten Netz anzuzeigen.

Ab 2025 schließlich erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand auf 890.000 Euro. Da sich der Anwendungsbereich der Umsetzungsvorschriften im AEG der Sicherheitsrichtlinie und der Interoperabilitätsrichtlinie ändert, benötigen mehr Eisenbahnverkehrsunternehmen zukünftig eine Sicherheitsbescheinigung. Der jährliche Erfüllungsaufwand fällt für die Pflege und die Fortschreibung des Sicherheitsmanagementsystems an, das für die erfolgreiche Beantragung einer Sicherheitsbescheinigung installiert werden muss. Betroffen sind 140 kleine und 70 mittlere (also insgesamt 210) Unternehmen. Für die erstmalige Erstellung eines Sicherheitsmanagementsystems fällt ein **einmaliger Erfüllungsaufwand** in Höhe von etwa 5,3 Mio. Euro an. Dies entspricht einem Zeitaufwand von insgesamt 84.000 Stunden bei einem Stundensatz von 63,40 Euro (hohes Qualifikationsniveau Verkehrsbereich). Für ein kleines Unternehmen bedeutet dies im Durchschnitt einen Aufwand von 300 Stunden und somit rund 19.000 Euro. Für ein mittleres Unternehmen fallen im Durchschnitt 600 Stunden und rund 38.000 Euro an.

Verwaltung (Bund, Länder/Kommunen)

Ab 2025 steigt der **jährliche Erfüllungsaufwand** für die **Verwaltung des Bundes** um 350.000 Euro. Diese Kosten entstehen beim EBA dadurch, dass zukünftig weitere 210 Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung benötigen. Diese muss alle fünf Jahre erneuert werden. Durch die erstmalige Beantragung der Sicherheitsbescheinigungen entsteht **einmaliger Erfüllungsaufwand** in Höhe von 1,8 Mio. Euro. Die genannten Kosten beinhalten die Kosten für die Überwachung.

Für die **Verwaltung der Länder** reduziert sich der **jährliche Erfüllungsaufwand** um 260.000 Euro, da zukünftig 210 Eisenbahnverkehrsunternehmen Sicherheitsbescheinigungen benötigen werden. Die Eisenbahnaufsicht geht in diesen Fällen von den Ländern auf den Bund über. Die Länder werden um insgesamt 6.300 Stunden (40 Stunden je mittleres und 25 Stunden je kleines Unternehmen) Zeitaufwand, die von Angehörigen des gehobenen Dienstes abgeleistet worden sind, entlastet. Es wird ein Stundensatz 40,80 Euro zu Grunde gelegt.

Der **einmalige Erfüllungsaufwand der Länder** erhöht sich um 80.000 Euro, weil die Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder festlegen müssen, ob die in ihre Zuständigkeit fallende Eisenbahninfrastruktur dem übergeordneten Netz zuzuordnen ist oder nicht. Zudem haben sie ihre Entscheidung sowohl dem Betreiber als auch dem EBA mitzuteilen. (

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

II.2 Weitere Kosten

Weitere Kosten für die Wirtschaft entstehen durch Gebühren, die für die Beantragung von Sicherheitsbescheinigungen fällig werden. Für die erstmalige Beantragung entstehen **einmalige Weitere Kosten** in Höhe von 1,3 Mio. Euro. Dabei wird eine Gebührenhöhe von 8.400 Euro pro mittlerem (insgesamt 70 Stück) und 4.800 Euro pro kleinem (insgesamt 140 Stück) Unternehmen zu Grunde gelegt. Da die Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet sind, ihre Sicherheitsbescheinigungen alle fünf Jahre zu erneuern, fallen **jährliche Weitere Kosten** an. Die entsprechenden Gebühren für ein mittelgroßes Unternehmen betragen 6.720 Euro und für ein kleines Unternehmen 3.840 Euro. Pro Jahr ergeben sich damit Weitere Kosten in Höhe von etwa 200.000 Euro (1 Mio. Euro alle fünf Jahre).

II.3 Umsetzung von EU-Recht

Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über die 1:1-Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit und der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems hinausgegangen wird.

II.4 KMU-Betroffenheit

Durch die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Umsetzungsvorschriften der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit und der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems benötigen zukünftig 210 weitere kleinere und mittlere Unternehmen eine sogenannte Sicherheitsbescheinigung. Diese Vorgabe belastet die KMU aufgrund ihrer Komplexität in besonderem Maße. Indem das Ressort die Ausnahmemöglichkeiten der Richtlinien vollständig ausschöpft, wird die Belastung für KMU auf das Mindestmaß reduziert.

III. Ergebnis

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand und die Weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 971. Sitzung am 19. Oktober 2018 beschlossen, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.